Nr. 3. Kraków, dnia 1 Czerwca 1896. Rocznik I.

Adres Redakcyi i Administracyi:
ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Wszelkie listy i przesyłki pieniężne adresować należy do Redakcyi lub Administracyi ulica Floryańska L. 55, I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie przyjmuje się.

Listy reklamacyjne nieopieczętowane nie podlegają opłacie pocztowej.



Prenumerata wynosi:

W Krakowie: (bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 zlr. 20 ct.
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . . — „ 30 „

W Austryi:
rocznie . . . . 1 zlr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „

W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.

We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca.

Towarzysze! Kolejarze!

W myśl uchwały kongresu austryackich kolejarzy odbytego w Wiedniu, rozpoczęliśmy wydawnictwo „Kuryera Kolejowego", który jest jedynym polskim organem Związku robotników i służby kolejowej. Pismo nasze powinno się zatem znaleźć w ręku każdego kolejarza.

Koledzy! Towarzysze! Agitujcie usilnie, aby naszemu pismu pozyskać jak największą liczbę abonentów!

Warunki prenumeraty wynoszą kwartalnie z przesyłką 35 ct., półrocznie 70 ct., rocznie l złr. 40 ct.

Prenumerata musi być z góry zapłaconą.

Wszystkim tym, którzy dotychczas prenumeraty nie uiścili, dalszych numerów wysyłać nie będziemy.

Adres Redakcyi i Administracyi: Kraków, ul. Floryańska L. 55. I. piętro.

Kraków, 1 czerwca

Podczas gdy w innych krajach, skoro rozchodzi się o wykonanie przepisów ustawy przez ludzi do tego powołanych, wciąga się tychże do odnośnych obrad, w Austryi, przeciwnie, jest już zasadą ignorować zupełnie podobny sposób postępowania. Czy sądzą może, iż mogłoby to zaszkodzić rozwojowi biurokracyi, lub też czy zarozumiałość kompetentnych osób dochodzi do tego stopnia, iż myślą, że rozumem przewyższają wszystkich, tego nie będziemy dociekać; w każdym razie jest to mniej lub więcej drobnomieszczańską pyszałkowatością przypisywać sobie posiadanie kwintesencyi całej wiedzy ludzkiej.

A, jakby na przekór, zawsze są to wszechmocne czynniki zarządów kolei żelaznych, które obstają przy tem, że każda piędź przywłaszczonego przez nie prawa (?) musi być im przemocą wydarta. Prawie zawsze udaje im się wykonać zamach na prawa ludzkie ich podwładnych. Wytłómaczyć można sobie tę okoliczność tem, że posiadają przywileje, które przyczyniają się do tego, iż tworzą właściwie państwo w państwie, — a same, skorumpowane do szpiku kości, zawsze dążyły do skorumpowania drugich. Oprócz tego starały się przekupstwem każdego rodzaju pozyskać względy prasy, która też tańczy podług melodyi zarządów kolejowych. Chociaż w innych krajach administracye kolejowe nie lepiej czynią od naszych, muszą jednakże postępować z większą ostrożnością, niż w Austryi. Co do rodzajów przekupstwa, będziemy mieli sposobność omówić nieraz jeszcze tę kwestyę.

W Austryi „robi się" najchętniej ustawy i przepisy przy zielonym stoliku, tak „między sobą". Tak my twierdzimy; kto nie wierzy, będzie mógł przekonać się o tem. Otóż niedawno odbywała się konferencya, której zadaniem było uchwalić nowe przepisy, dotyczące ruchu. Inicyatywę dała służba kolei południowej, która dowiodła dosadnie, iż przepisy obecne nie odpowiadają wcale dzisiejszym wymaganiom. Sądzilibyśmy, iż komisya ta powinna była swe zadanie w tem upatrywać, w jaki sposób możnaby przeprowadzić uregulowanie ruchu bez wystawienia ludzi na niebezpieczeństwo; komisya powinnaby więc zbadać, czy należałoby kości służby kolejowej niżej ocenić, niż służbę właściwą.

Tak np. nie usunięto niedogodności przez zezwolenie na to, iż nadzwyczaj niebezpieczna służba przesuwacza (szybera) „odpowiada przepisom" także wtenczas, jeżeli odbywa się podczas „miernej" szybkości manewrującego pociągu, lub jeżeli nie przypisze się „własnej winie" konduktora, gdy zeskoczy z wagonu, nim pociąg zupełnie się zatrzymał itd. Widzimy, pod jakim znakiem także ta komisya sprawowała swą czynność: pod znakiem złotego cielca! Nie uwzględniła ona faktu, że teraźniejsze przepisy co do bezpieczeństwa osoby są zupełnie dobre, a nawet lepszemi być nie mogą. Ludziom tym nie przemawiało do przekonania, iż jedynem ulepszeniem dotychczasowych przepisów byłoby zaprowadzenie odpowiednich środków zaradczych, a przedewszystkiem powiększenie personalu kolejowego. Wiemy bardzo dobrze, iż komisya nigdy nie zaproponuje czegoś podobnego, albowiem jej członkowie, będąc pod batem zależności, nie odważą się na krok tak stanowczy, nie chcąc ryzykować przyjemnych widoków awansu.

Sposób, w jaki komisya ta została zwołaną i ukonstytuowaną — jest czysto austryacki. Zarządy kolejowe obawiały się, aby prawo egzekutywy nie dostało się do rąk służby kolejowej, gdyż byłoby to niebezpiecznem dla nieograniczonej niczem żądzy zysku administracyj kolejowych. Nie chciały one usłyszeć dowodów z ust swych podwładnych, w jak okropny sposób hazardowały życie ludzkie, aby zyskać grube tantyemy. Nie chciały, aby wyciągnięto na światło dzienne ich zbrodnicze zamiary korzystania o ile możności jak najdłużej z krwawego potu swych podwładnych. Tem wytłómaczyć można sobie tajność i skład tej komisyi. Żadnego ze służby kolejowej nie przypuszczono do obrad; oprócz ludzi, — na których od lat dziesiątek popełniano bezprawia, siedzi teraz w komisyi kilka osób, nie mających pojęcia o służbie kolejowej i sprzedaje skóry cierpliwych jagniąt. Przypominamy im jednakże bajkę o dwóch myśliwych, którzy spierali się o skórę niedźwiedzią, nim jeszcze zabili niedźwiedzia....

Statut prowizyjny

dla służby i robotników c. k. austr. kolei państwowych.

Ciąg dalszy.

Wynika z tego dalsze pytanie: ile wynosi prowizya, gdy kolejarz w służbie dotknięty zostanie nieszczęśliwym wypadkiem? Kwestyę tę wyświetlają §§. 14 i 21, które są wynikiem niesprawiedliwości i żądzy korzyści. §. 14 udziela dotkniętemu nieszczęśliwym wypadkiem pewnej łaski tylko w szczególnie kwalifikowanych wypadkach: tylko wtenczas, gdy kolejarz podczas pełnienia służby przez gwałtowny i nieunikniony wypadek dozna cielesnego uszkodzenia i wskutek tego niezdolnym zostanie do służby, tylko wtenczas przypisuje się dalsze pięć lat do czasu, na podstawie którego kolejarz ma prawo do prowizyi, i w ten sposób oblicza się dopiero prowizyę.

Pytamy się teraz: kiedy pełni kolejarz służbę? Co to jest gwałtowny i nieunikniony wypadek? Kiedy jest się niezdolnym do pełnienia służby? Wszystkie te pojęcia są zrozumiałe, jak długo nie zachodzą one w praktyce.

ROZDWOJENI.

Szkic

Andrzeja Niemojewskiego.

Pociąg wybiegał ze stacyi. Noc była ciemna i wietrzna. Potężny parowóz Schwarckopfa drżał, ciągnąc długi szereg węglarek. Szybko znikały światełka stacyjne. Maszynista i palacz pilnie śledzili tor przed sobą. Lampy parowozu rzucały snopy światła na kilkanaście metrów po szynach. Ale dalej?... Dalej noc i w tę noc leci się jak na złamanie karku.

Palacz spojrzał z ukosa na maszynistę. Nie rozmawiali dziś z sobą. W rozdrażnieniu zamienili kilka ostrych słów i to ich rozdwoiło. A pociąg leciał i leciał.

Torem tym o każdej porze dnia i nocy snują się gromady robotników, ciągnące do pobliskich kopalń. Pociąg zaczął staczać się z góry. Parowóz przestał pracować, ale za to z tyłu grzmiały wagony coraz potężniej.

Palacz patrzył ustawicznie na tor przez okienko. Nagle wydało mu się, że widzi w dali jakiś ciemny punkt między szynami. Szybko przymknął oczy; po chwili otworzył je i spojrzał znowu. Tak jest! Ten punkt już się nawet powiększył. Ale daleko był on jeszcze od przestrzeni, na którą padało światło lamp parowozu.

Czy maszynista nie dostrzegł tego punktu? A jeżeli nie dostrzegł, czy ostrzedz go? — Palacz rzucił na niego pytające spojrzenie; lecz w cieniu zarysowała się twarz chmurna, gniewna i palacz stracił ochotę do rozmowy. Niech się dzieje co chce! Wszak maszynista za wszystko odpowiada, nie on! A nuż to tylko przywidzenie? Jeszcze gotów go wyśmiać!

Palacz wyjrzał jednak znowu na tor. Tym razem nie dostrzegł owego punktu. Może w tej chwili gorzej widzi?... A nuż to istotnie było tylko przywidzenie?... I w tej chwili był kontent, iż nie uległ pierwszemu porywowi i nie zwrócił się do maszynisty.

Przetarł oczy i spojrzał. Ależ... maszynista chyba dziś oślepł! toż ów punkt urósł przeraźliwie!... To cień... cień ludzki!... Palacz zwrócił się ku maszyniście. On chyba istotnie oślepł!... Toż tam... na szynach... teraz widać już całkiem wyraźnie... jakaś stara kobiecina idzie przed pociągiem między szynami... stąpa jak głucha... przygarbiona... podpiera się kijem...

Teraz nie pora do namysłu!

Palacz chwycił gwałtownie za rączkę gwizdawki, rozległ się przeciągły świst, wnet potem zgrzyt hamowanych kół pociągu. Teraz i maszynista dostrzegł nieszczęśliwą kobiecinę; ze ściągniętemi brwiami pochylił się ku okienku i zaklął straszliwie. Już snopy światła padły na staruszkę. Pociąg grzmi a grzmi. Jak tu powstrzymać tę huczącą lawinę! Leci ta potworna masa śród świstu i zgrzytu, przestrzeń zmniejsza się z przerażającą szybkością, stara coraz bliżej... Teraz posłyszała lecącą burzę za sobą... Obraca się... Podnosi ręce... Upuszcza kij... Jeszcze jedna chwila... pół chwili!... Uskocz na bok, kobieto!... Ba, któż dosłyszy głos ludzki w tym huku! Lampy świecą przeraźliwie jasno, potwór leci, zbliża się... teraz... Ha!...

Palacz zakrył oczy, a pociąg jak grzmot przeleciał po szynach nad kobieciną, wyrzucił kłęby pary, zazgrzytał i wreszcie stanął.

Żadał chłodny wiatr. Maszynista zeskoczył z parowozu, za nim ruszył palacz; ale wnet zawrócił, nie miał odwagi iść dalej, obszedł tylko dokoła parowóz, zatrzymał się przy lampach, spojrzał na bufory i drgnął... Jeden bufor był lekko krwią zbryzgany.

Widocznie biedna kobiecina chciała w ostatniej chwili wyskoczyć poza szyny i nie zdążyła. Bufor powalił ją i rzucił pod koła.

Niebawem wrócił maszynista. Spojrzeli na siebie ponuro. Pociąg ruszył dalej i grzmiał znowu przez czarną noc, wpadał na stacye, dyszał parą, leciał a leciał.

W kilka tygodni po wypadku przeniesiono maszynistę w inne strony. Nie jeździli zatem ze sobą. Wszystko zresztą biegło zwyczajnym trybem, tylko palacz zmienił się, nieco postarzał, wymizerniał, stał się milczącym i unikał dawnych znajomych. Raz tylko przed jednym z nich zwierzył się, że nie może sypiać spokojnie. Bo od czasu do czasu śni mu się lecący pociąg, śni mu się on sam, jak stoi na parowozie, jak śledzi tor przez okienko i widzi idącą przed pociągiem starą, przygarbioną i podpierającą się kijem kobietę; padają na nią snopy światła; już, już pociąg ma wpaść na nią, gdy w tem ona obraca się, podnosi ręce i woła śród huku i zgrzytu przeraźliwym głosem: „Zabiłeś mnie"! — Wtedy budzi się on cały spocony, zmęczony i do rana już zasnąć nie może.

Z praktyką rozpoczyna się tłómaczenie pojęć, a z niem przekręcenie każdego przepisu. Żaden rozsądny człowiek nie będzie miał wątpliwości co do tego, iż przebycie drogi z koszar do dworca należy do pełnienia służby, a przecież praktykuje się w Austryi, że nieszczęśliwy wypadek, którym dotknięty zostanie kolejarz w drodze do pracy, nie zostaje uwzględniony jako nieszczęśliwy wypadek podczas pełnienia służby. Postęp w Niemczech jest daleko większy, tam zawyrokowano mniej więcej przed rokiem, iż robotnik, którego podczas pracy na polu ukąsi mucha jadowita, doznaje nieszczęśliwego wypadku podczas pełnienia służby. W Austryi powiedzianoby zapewne: ukąszenie muchy należy do pełnienia służby przez muchę, za co nie jest odpowiedzialny przedsiębiorca. Z tego można poznać, że wszystko zależy od tłómaczenia przepisów.

Przypatrzmy się teraz pytaniu: co to jest gwałtowny i nieunikniony wypadek? Jeden nazwie wypadek gwałtownym i nieunikniony, drugi gwałtownym, ale nie nieunikniony, trzeci nie gwałtownym, lecz nieunikniony, a czwarty ani gwałtownym, ani nieunikniony. Kto ma z nich racyę? Oto mniejsza; rzeczą główną jest: kto otrzyma racyę? W każdym razie ten, którego rozstrzygnięcie wypadnie na korzyść funduszu prowizyjnego, a na niekorzyść robotnika. Nawet odpowiedź na to, kto jest „niezdolnym do służby", pozostanie tylko w najrzadszych wypadkach bez zarzutu; uwzględniając dotychczasową praktykę, tego tylko uważać można za niezdolnego do służby, kto wskutek nieszczęśliwego wypadku stracił obie ręce, obie nogi i — o ile możności — także głowę.

Tylko wtenczas więc, gdy zachodzą wszystkie te warunki, doliczone zostaną kolejarzowi, należącemu np. 12 lat do instytucyi prowizyjnej, pięć lat, tak, że otrzyma prowizyę, jakoby przez lat 17 był członkiem instytucyi prowizyjnej. Ale co się stanie wtenczas, gdy dotknięty nieszczęśliwym wypadkiem należał do instytucyi dopiero 9 lat i 11 miesięcy, nie osiągnął więc przepisanych lat 10? Wtenczas nie otrzymuje on nic, chociaż przez 9 lat i 11 miesięcy płacił 4 procent od rocznej pensyi lub zarobku. Ładna mi instytucya prowizyjna!

Większą jeszcze „opiekę" rozpościera §. 21. Gdy członek instytucyi w służbie zostanie dotknięty nieszczęśliwym wypadkiem i uznany za niezdolnego do służby, a na tej podstawie otrzyma rentę, musi być przygotowany na to, że od prowizyi odliczą mu ewentualnie jedną trzecią. Za to, że został dotknięty nieszczęśliwym wypadkiem, otrzymuje rentę; za to, że otrzymał rentę, kradną mu jedną trzecią należącej się mu prowizyi, do której nabył prawa przez płacenie ogromnej 4-procentowej premii. Tak wygląda dobroczynność kapitalistyczna.

Bardzo dziwnemi są także przepisy o „utracie prowizyi". Podług §. 20 można wtenczas utracić prowizyę: *a*) jeżeli pobierający prowizyę zasądzony zostanie za zbrodnię; *b*) jeżeli pobierający prowizyę, który przeniesiony został tymczasowo w stan spoczynku, wzbrania się wstąpić znów do służby czynnej.

Bezprzykładna niesprawiedliwość tych przepisów jest jasną. Pobieranie prowizyi jest prawem, które zdobył sobie kolejarz przez to, iż przez dziesiątki lat płacił znaczną część ciężko zapracowanego zarobku na rzecz funduszu prowizyjnego. Prawo to jest należytością jak każda inna. Żadna przecież należytość nie traci swej mocy prawnej przez zasądzenie właściciela na karę za zbrodnię! Gdzież jest logika?!

Jeszcze niesprawiedliwszym jest drugi przepis, który pobierającego prowizyę zmusza do wstąpienia do służby czynnej. Że przymusowi temu podlegają tylko „przeniesieni tymczasowo w stan spoczynku", nie zmienia postaci rzeczy. Niech każdy weźmie na uwagę, jak często już uznano niezdolnych do służby za zdolnych, chorych za zdrowych, umierających za symulantów, a pozna ducha, który wypełnia całą instytucyę prowizyjną. (Dok. nast.)

PRZEGLĄD.

Budowę 25 kolei lokalnych projektuje rząd rozpocząć w bieżącym roku, a w motywach do tego przedłożenia zaznacza, iż wiele projektów kolejowych o wielkiej doniosłości ekonomicznej nie może wejść w wykonanie z powodu, że „objawiający się ostatniemi czasy silny popyt rąk roboczych... może być zaspokojonym przez podaż rąk tylko częściowo i w takich warunkach, któreby pociągnęły za sobą dotkliwe straty dotyczących przedsiębiorstw kolejowych i interesowanych pod względem finansowym czynników". Czyli po prostu rząd boi się, że jeżeli za prędko rozpocznie zanadto liczne budowy, to robotnicy ośmielą się skorzystać ze sposobności i przyjąć robotę jedynie za wyższą płacę.

Inny rząd chlubiłby się tem, że przyczynił się do dostarczenia ludziom roboty i do zyskania przez nich znośniejszych warunków bytu. U nas jednak boi się rząd choćby najlżejszego uszczerbku z kasy przedsiębiorców kolejowych i „czynników interesowanych pod względem finansowym". Bo też zdrowiej dogodzić takiemu, który ma pieniądze, niż zapotrzebować większej ilości robotników, którzyby, broń Boże, mogli potem, widząc, że ich potrzeba, zażądać wyższej płacy. Tak, zdrowo to, ale niehonorowo!

Tajemnicza sprawa kolei północno-zachodniej ugrzęzła w komisyi kolejowej. Nawet hr. Hompesch, reprezentant Koła polskiego w komisyi, postanowił umyć ręce z tej ciemnej sprawy i dnia 12 maja zrezygnował, ale — hrabia lub „demokrata" polski da się użyć do wszystkiego. Zastąpił go więc hr. Borkowski. Za późno jednak się zjawił, albowiem na wniosek dra Russa odroczono w komisyi debaty nad tym przedmiotem. Zdradza to całą bezradność członków komisyi, bo 12-go maja odroczyć obrady, kiedy 15 maja upływa termin do kontraktu, jest niezręcznem wykręceniem się z całej sprawy.

Z kolei północnej. Z polecenia ministerstwa kolejowego odbywa się od niejakiego czasu inspekcya stacyi kolei północnej, przedsięwzięta przez c. k. generalną inspekcyę. Prosty rozum dyktuje, że inspekcya taka, mająca rzeczywiście zbadać nędzne położenie niewolników kolejowych, odbędzie się nagle, niespodziewanie, że inspektorzy zwrócą się do samych robotników, którzyby bez kontroli swych przełożonych mogli wynurzyć swe żale i wyrazić swe żądania. Ale gdzie tam! Hucznie zwiastowali swe przybycie, zamiast bodaj jednem słówkiem zapytać konduktorów, bremzerów, budników, szyberów i personalu w magazynach o ich krzywdach, zasięgnęli informacyi u naczelników, urzędników i kilku podurzędników. Jakżeż mogli robotnicy wyjawić nagą prawdę wobec komisyi, której asystował inspektor ruchu Mayer, któryby zaraz na złamanie karku wyrzucił lub przeniósł takiego człowieka. Nie dziw więc, że komisya znalazła wszystko na kolei północnej w porządku, że nie dowiedziała się o jarzmie, gniotącem służbę kolejową, i że w ten sposób pośrednio pozwoliła dalej bandytom kolejowym wysysać krew z robotników!

Zgromadzenie urzędników kolejowych w Wiedniu. Z niekłamaną radością powitać musimy zwołane na dzień 15 bm. przez związek urzędników i podurzędników kolei ustryackich zgromadzenie, liczące 1200 uczestników, ponieważ widać, że nietylko ruch wśród urzędników kolejowych rozszerza się i rozrasta, lecz i poczucie solidarności i wspólności interesów ze służbą kolejową, że przeto zaczyna ruch ten przybierać proletaryuszowski charakter. O wybitnem znaczeniu tego ruchu świadczy obecność na zgromadzeniu 10 posłów parlamentarnych i to nietylko Pernerstorfera i Kronawettera, lecz i dra Luegera, dra Gesmanna, a nawet... liberała Mengera.

Na porządku dziennym zebrania była: 1) akcya związku i kwestya urzędnicza w parlamencie, 2) uchwała co do kroków, jakie mają przedsięwziąć urzędnicy kolejowi celem polepszenia swej doli.

Charakterystycznem było przemówienie p. Naskiego, urzędnika przy kolei północno-zachodniej, który wśród ciągłych okrzyków „brawo!" i „oho!" zaznaczył, że interesy urzędników są wspólne interesom klasy robotniczej w ogóle, bo urzędnicy są niczem, jak tylko proletaryatem umysłowym. Żądamy dla wszystkich ludzkich warunków bytu, a petycye nic tu nie pomogą, tylko organizacya. Miano zwołać ankietę o położeniu urzędników i służby kolejowej; interpelowali niedawno w tej kwestyi posłowie, lecz odpowiedzi jeszcze nie otrzymali, bo ankiety tej minister kolejowy nie chce.

Taub zaznacza, że tylko klerykali, Polacy i większa część liberałów unicestwiła wniosek nagły Pernerstorfera, dotyczący zwołania ankiety. Stawia następnie rezolucyę, która wzywa związek urzędników i podurzędników kolejowych, by najdłużej do końca października zwołał ogólny kongres wszelkiej kategoryi urzędników kolejowych i by w tym celu porozumiał się z innemi stowarzyszeniami urzędników kolejowych i służby kolejowej, celem wspólnej akcyi stanu, liczącego wraz z rodzinami około 700.000 osób. Rezolucya ta w dalszym ciągu wyraża protest przeciwko ograniczeniu wolności stowarzyszeń i zgromadzeń, do którego dąży dyrekcya kolei północnej ces. Ferdynanda przez wydalenie jednego robotnika. Po jednogłośnem przyjęciu tej rezolucyi przemawiał jeszcze poseł Lueger i Pernerstorfer, który w ostrych słowach napiętnował rządy ministra kolejowego, generała Guttenberga. „Jest on nie najlepszym generałem (bo poróżby się go pozbyto), ale już wcale nie tęgim ministrem kolejowym".

Przemawiali i inni posłowie, a w końcu towarzysz nasz Wintersberger, który zaznaczył, że ruch wśród urzędników nie jest dla służby obojętnym, że służba nie odnosi się wcale wrogo do tej organizacyi, ale choć z sympatyą witamy każdy ruch postępowy, nie możemy i my odstąpić od naszych słusznych żądań i musimy wrogo wystąpić przeciw naszym ciemiężcom, których narzędziami są urzędnicy.

Pod pręgierz.

Kraków. (Z kolei północnej). Zachłanność prywatnych spekulantów i ich usłużnych kreatur przybiera nieraz takie formy, że staje się wprost skończonem łajdactwem. Wynajduje się mnóstwo sposobów, aby tylko coś zyskać i robotnika jak najhardziej oskubać i oszukać. Kolej północna np. żąda od swych robotników, zajętych przy torze, aby przynajmniej na 20 minut przed godziną 6 rano schodzili się do pracy. Czas ten przeznaczony ma być na zrobienie spisu i zaprowadzenie robotników na miejsca, gdzie odbywa się praca przy torze. Ta sama manipulacya praktykuje się także wieczorem i trwa jeszcze dłużej. W ten sposób robotnik zajęty jest nie 11 godzin dziennie, za które ma niby to zapłacone, lecz 12 i więcej godzin. Płaca wynosi 60 ct. dziennie, najlepszy zaś robotnik ukwalifikowany pobiera w lecie 1 złr. 20 ct. — Przy rozwijaniu się podobnego systemu może dojść do tego, że robotnik zatrudniony przy torze o kilka mil będzie musiał przybyć o kilka godzin wcześniej, aby módz rozpocząć pracę na wyznaczonem miejscu o właściwej godzinie. Pijawkom tym nie wystarczają już dzisiaj milionowe zyski co roku, zatapiają więc swe szpony coraz głębiej w ciało biednego robotnika, aby z niego wypić ostatnią kroplę krwi, a potem rzucić jako nieużyteczny dla siebie przedmiot. Nadmieniamy, że dawniej tego nigdy nie bywało przy wspomnianej kolei.

Kraków. Wiadomo to rzecz, że z chwilą upaństwowienia kolei Karola Ludwika zaczęło się obdzieranie ze skóry najuboższych robotników kolejowych. Wrodzony spryt b. prezydenta kolei p. Bilińskiego dokonywał w tej robocie prawdziwych „majstersztyków". Wycyrklowano to jakoś tak po austryacku, że niejeden nieświadomy gotów był wziąć się na lep tym przeróżnym sztuczkom. Dawniej np. t. zw. premie rozdzielano w połowie na maszynistów i palaczy — dzisiaj i to już ustało: maszynista połyka całą premię a palaczowi nie dostaje się nic, chyba, że mu czasem coś kapnie z „łaski" p. maszynisty. Czy dyrekcya sądzi, że palacz to taki szczęśliwiec, któremu oprócz 1 złr. dziennego zarobku nic więcej nie potrzeba? Przydałaby się zmiana w tym kierunku, by palaczowi przyznawano połowę premii, jak dawniej.

Kraków. Jarocki ma szczęście stać pod pręgierzem w naszem piśmie, nie mógłby widocznie żyć bez tego. Korzysta z lada sposobności, aby nam dać uczuć swoją władzę. Dnia 22 maja, z powodu przypadających Zielonych Świąt, wydelegowali robotnicy warsztatowi czterech swoich kolegów do Jarockiego z prośbą, aby prowizorycznie zajętym dano zaliczkę po 5 złr. Już samo to, że deputacya składała się z czterech, a nie jak chce przepis z trzech — wprawiła p. naczelnika w zły humor, który przypomniawszy przepisy, kazał im wynosić się za drzwi. Zastosowano się zatem do nierozsądnego przepisu. Jarocki jednak, zamiast żądanej zaliczki, odesłał wszystkich do redakcyi naszego pisma na ulicę Floryańską, bo, jak mówił, tam znajdą dobrą i mądrą radę.

Zapewniamy p. naczelnika, że radę taką u nas zawsze znajdą, a że się to p. Jarockiemu nie podoba, nie nasza wina. Obowiązkiem jednak pańskim, p. Jarocki, było udzielić zaliczki bezwarunkowo, ponieważ robotnicy nie żądali ani łaski ani grzeczności od pana, mieli bowiem do tego czasu więcej zarobione, chcieli więc tylko część swoich własnych pieniędzy otrzymać, które albo w pańskiej, albo w kieszeni dyrekcyi najniepotrzebniej przebywają. Djabli wiedzą, czyja to wina, że w myśl instrukcyi robotnicy nie otrzymują tygodniowej zapłaty, o czem przypominaliśmy w poprzednim numerze. Chyba, że pieniędzmi temi przez ten czas ktoś się dorabia... Bo i to przecież możebne. Zanim więc instrukcya wejdzie w życie, zaliczki p. Jarocki dawać trzebaby koniecznie, bo robotnik tak łatwo kredytu nie znajdzie.

Kraków. Antoni Struszyński, maszynista, będąc razem z palaczem Stan. Klichem na „sztrówce", otrzymał od przedsiębiorcy 8 złr. do podziału, które jednakże schował do własnej kieszeni. Sprawa wyszła na jaw i jest obecnie przedmiotem dochodzenia. „Zugsführer" okazał więcej uczciwości, bo pieniądze rozdzielił między wszystkich. Przecież palaczowi słuszniejby się

one należały, przy tej robocie bowiem musiał przynajmniej o 3 godziny wcześniej przed wyjazdem i tyleż godzin po przyjeździe robić koło maszyny, podczas gdy maszynista przychodził do gotowego. Oburzamy się na wyzysk ze strony dyrekcyi kol., o ileż bardziej potępić trzeba postąpienie maszynisty. Ciekawiśmy wyniku śledztwa.

Nowy Sącz. Zachwalana przez p. Bilińskiego stabilizacya daje się coraz lepiej wszystkim we znaki. Przez nią pogorszono nam płacę, przez nią straciliśmy dawną jaką taką samodzielność — dość, że staliśmy się zwykłymi niewolnikami. — W ostatnich czasach jednakże słowo: „stabilizacya" jest dla nas czemś tak wstrętnem, że nie możemy o niem mówić bez wzburzenia. Wypadki, zaszłe przed kilku dniami, otworzyły oczy nawet najbardziej ciemnym i obojętnym. Powody tego były naturalnie nadzwyczaj ważne. Że sobie już dzisiaj niewiele zadają trudu w dyrekcyi kolejowej ze stabilizacyą, która była niejako wędką, na którą się w początkach wielu łapało, niech posłuży fakt następujący, który musi z powodu swego cynizmu każdego oburzyć. Jan Szopiński, pracował jako kowal przez lat 30 przy kolei, (w samym N. Sączu w warsztatach przez lat 11) skutkiem czego nadmiernie długa i zabójcza praca pozbawiła go wzroku i słuchu. Począł się leczyć był nawet w klinice krakowskiej, wszystko jednak naprożno. Podał więc do dyrekcyi o lżejszą służbę, dołączając świadectwo lekarskie. W tem oczekiwaniu wezwano go celem zbadania do dra Wiśniewskiego w Krakowie, a po powrocie dowiedział się z ust inspektora, że zostaje z kolei oddalony z jednorazową odprawą w kwocie 700 złr. (Abfertigung).

Podobny los spotkał również robotnika Sikorskiego z tej tylko przyczyny, że w ostatnich czasach zapadał na zdrowiu. Chodzą pogłoski, jakoby takich „uwalniań" przygotowano więcej. Jest to naturalnie dolewanie oliwy do ognia, stosunki bowiem są tu bez tego naprężone, a rozgoryczenie rośnie coraz więcej. Wielki czas, aby robotnicy wszyscy przystąpili do organizacyi zawodowej, a w silnym złączeniu dokażą więcej, niż choćby najlepsza stabilizacya.

Nowy Sącz. Coraz częściej i dotkliwiej odczuwają robotnicy błogie skutki stabilizacyi. Niewola zakwitła w całej pełni. Robotnik nie może wprost oddalać się z miejsca, nie mając na to pozwolenia. Z powodu Zielonych świąt pewna część robotników chciała udać się w drogę do krewnych, mając dwa dni wolnego czasu: żądano zatem urlopów. Inspektor Zborowski, który wysila się na coraz to nowy sposób dokuczania nam, ani urlopów, ani wolnych kart nam nie udzielił, bez względu, czy proszący urlop przebrał lub nie, oświadczył tylko, że urlopy kosztują rocznie 5000 złr. (okropne!). Ciekawa rzecz, czy p. Zborowski wlicza do tej sumy swoje tłuste dyety i urlopy, których sobie corocznie nie żałuje. I nic dziwnego, kto tak często męczy się poszukiwaniem robotników w wychodkach, ten nie może być zdrów i musi rok rocznie 6 tygodni przebywać w Szczawnicy. Jużto o swojem zdrowiu p. inspektor troskliwie myśli, ale jak robotnik chce pójść do doktora przed jedenastą, to mu p. Fabie powiada, że będzie dosyć czasu po jedenastej, wiedząc bardzo dobrze, że doktora już nie zastanie, bo tenże ordynuje od 9 do 10. Podczas kiedy robotnikom robi się coraz większe trudności w udzielaniu urlopów, p. Zborowski wysyła swemu przyjacielowi, drowi Kołaczkowskiemu, do Krynicy werkführera Langera z robotnikiem Launhardtem celem naprawy maszyny elektrycznej. Może im za tę podróż p. Zborowski przyznał w dodatku dyety?... A więc p. inspektorze trochę mniej buty, bo robotnikom należą się jeszcze urlopy, za które im przy stabilizacyi nie zapłacono.

Nowy Sącz. Bezkarnie broi tutaj terminator Harkiewicz, któremu chyba dlatego to uchodzi, że jest synem urzędnika. Pokaleczył niedawno terminatora Walczyńskiego tak ciężko, że ten zmuszony był 5 dni przeleżeć w łóżku. Innym zaś razem popchnął go w chwili podnoszenia młotka tak zdradliwie, że Walczyński roztrzaskał sobie palec u lewej ręki. Możeby zarząd warsztatów stłumił w nim te dzikie instynkta, bo może kiedyś znaleść się tam, gdzieby jego ojciec wcale nie pragnął.

Rzeszów. Niedawno temu przeniesiono trzech palaczy z Krakowa do Rzeszowa — dlaczego, nie wiadomo, to już jest tajemnicą dyrekcyi kolejowej. Są to ludzie obarczeni liczną rodziną, dla których podobne przenosiny są poprostu ruiną. Jeden z przeniesionych palaczy jest przytem robotnikiem dziennym, na którego, z powodu jego otwartej głowy, zwrócono szczególniejszą uwagę. Przeniesiono go więc, by się pozbyć malkontenta. Możeby dyrekcya kolei rozwiązała tę zagadkę, dlaczego np. dla urzędników rozpisuje się konkursy? dlaczego robotnik nie ma korzystać z tych samych wygód? Wszak łatwiej jest przenieść się w odnośną miejscowość robotnikowi, który tam może mieć krewnych, lub dla którego warunki życiowe w danej miejscowości są znośniejsze. Tego wszystkiego jednak dyrekcya nie bierze w rachubę, jej bowiem chodzi głównie o to, aby okazać swoje „ja" — aby zawsze i wszędzie znęcać się poprostu nad robotnikami i służbą kolejową; przytem jest to dla niej wygodnem także w pewnych wypadkach, gdy chodzi o odłączenie owieczek „zdrowych" od „parszywych"...

Do najnieszczęśliwszych istot w Rzeszowie należą palacze, którzy, nie wiadomo dlaczego, pełnią równocześnie służbę „szprycerów" maszynowych, a pełnią ją nieraz przez 24 godzin w jednym ciągu. Praca to przytem wprost zabójcza. W Krakowie przecież płukanie maszyn pozostawiono robotnikom, li-tylko do tego przeznaczonym. Jeżeli dłużej stan taki pod tym względem potrwa w Rzeszowie, to palacze tutejsi wyginą jak muchy od nadmiaru pracy. Precz zatem z podobnym nędznym wyzyskiem! Dyrekcyi nie wolno w ten sposób ludzi skazywać na śmierć niechybną.

Rzeszów. Przykrem jest w ogóle dla nas karcić ludzi, którzy bądź-co-bądź należą do rodziny robotniczej, a tylko brutalność swą zawdzięczają głupocie lub złym instynktom. Stacyonujący tutaj maszynista Tetamandi w dniu 8 maja w nielitościwy i zwierzęcy sposób zbił palacza i zrzucił go z maszyny. Człowiek ten wychwala się przy każdej sposobności, że jest „szlachcicem", a równocześnie dopuszcza się dzikiego czynu. Na drugi dzień sprawa dostała się do naczelnika, który miał się podobno wyrazić do palacza, że gdyby on był na miejscu maszynisty, lepiejby mu był przypiekł. Skończyło się tylko na piśmiennej naganie. O ile wiemy, to pan maszynista, choć „szlachcic", był w swoim czasie także palaczem, a nawet roznosicielem gazet, i w owe czasy nie bardzoby mu było przyjemnie, gdyby się był nad nim ktoś znęcał, jak bydlę. Dlatego panie „szlachcicu" Tetamandi ręce przy sobie, bo możesz oberwać coś kiedy „chłopską" ręką.

Przemyśl. System wyzysku i znęcanie się nad białymi murzynami kolejowymi w Przemyślu przejmują wstrętem wszystkich uczciwie myślących ludzi. Oto przykłady, jak się z nami obchodzą:

Pakierzy, pracujący 10 do 12 godzin dziennie w magazynie frachtowym, zarabiają za swoją długą i ciężką pracę aż 70 do 80 ct. dziennie. Żeby się jednak hojną tą zapłatą zanadto nie spaśli, mają co piątą noc bezpłatną służbę na placu, t. j. przy ruchu, po której bez najmniejszego wytchnienia muszą wracać do ciężkiej pracy w magazynie, co oczywiście bardzo dodatnio wpływa na utrzymanie zdrowia. Do niedawna były przynajmniej prycze, gdzie w chwilach wolnych od służby mogli ci biedacy choć kilkuminutowego doznać wytchnienia, lecz teraz gorliwy o dobro swoich podwładnych inspektor Szyjkowski kazał je zniszczyć. Snać uznał, że leżenie na twardej pryczy nie jest zdrowem. Za ten ludzki postępek wyrażamy mu stosowne uznanie.

Również podnosimy z uznaniem delikatne i taktowne zachowanie się urzędnika ruchu Demczuka, który ma zwyczaj przez „ty" traktować podwładnych, a w chwilach dobrego humoru nadaje im różne, choć niezasłużone przez nich, tytuły jak k.... synu, łajdaku i t. p.; nie brak mu także pochopności do głaskania, chociaż nieco za silnie, po twarzach służby kolejowej, co mu stanowczo odradzamy, bo gdyby go wzajemnie pogłaskać ktoś się pokusił, to możeby mu ta poufałość nie przypadła do smaku, zwłaszcza, gdyby delikatna jego twarzyczka spuchła. Złośliwi twierdzą, że używanie sposobów wyrażania się p. Demczuka zdradza bardzo nie tego.... wychowanie, lecz my tego nie powtarzamy, żeby równocześnie nie obrazić kogo z władców warsztatu. *Brr.*

Płace przy kolejach żelaznych.

II.

Jest może wiele zawodów, w których płaca przeciętna robotnika mniejszą jest od płacy służby kolejowej; nigdzie jednak nie jest system płac obliczony na tak bezgraniczny wyzysk personalu, jak tutaj. Zasadą, według której wynagradza się płacę przy kolejach, jest system premij. Osławiony ten system jest jednym z najbardziej korupcyjnych i korumpujących systemów w dziedzinie ekonomicznej. Przenika on swemi zgubnemi właściwościami całą istotę produkcyi kolejowej i jest w rezultacie niczem innem, jak wyrafinowanem oszustwem, popełnianem na robotnikach.

System premij polega istotnie na tem, że robotnik otrzymuje właściwą płacę bardzo niską, a nadto dodatki (premie) za pewne roboty nadobowiązkowe. Takiemi premiami są kilometrówki, godzinówki i t. p. Jasną jest rzeczą, że premie te tylko na pozór podwyższają płacę, w rzeczywistości wynikiem ich jest bardzo znaczne obniżenie ceny pracy. Bo skoro robotnik kolejowy ze swej właściwej płacy czy pensyi wyżyć nie może, zmuszony jest w drodze premii zebrać jak najwięcej pieniędzy. Nie zważając tedy na swe zdrowie, będzie się męczył, będzie chciał jak najdłużej być w służbie, a doświadczenie uczy, że długi czas pracy pociąga za sobą niską płacę. Najprostszą byłoby oczywiście rzeczą ustalenie jakiegoś oznaczonego czasu pracy i porządnej za to płacy. Ba, kiedy to pomieszałoby rachunki akcyonaryuszom. Wynagrodzenie za krótszą pracę musiałoby być wyższe, niż dziś, a nadto musianoby przyjąć liczniejszy personal. Na tem cierpiałaby dywidenda, zysk akcyonaryuszów.

Z tego powodu odgrywa akord przy kolejach wielką rolę. Praca akordowa jest wprost zabójczą; można to dzień po dniu obserwować po warsztatach, magazynach i na dworcach przy przesuwaniu wozów. Haniebną zaiste jest ta robota. Największa część robotników w ogrzewalniach cierpie swe główne utrzymanie z godzin nadobowiązkowych. Bremzerzy i szyberzy pracują poprostu tak długo, aż upadają. Płaca ich dzienna wynosi 80 ct. do 1 złr. Taksamo lampiarze. Nie dziw tedy, że nieraz pracują do późnej nocy, nieraz bez przerwy 30 godzin i dłużej, żeby więcej zarobić.

Z konduktorami rzecz się ma nieinaczej. Prowizoryczny konduktor otrzymuje 1 złr. dziennie. W razie otrzymania definitywnej posady, pensya jego początkowa wynosi 300 do 350 złr., z czego dopiero potrąca mu się opłaty do funduszu prowizyjnego i do kasy chorych. Lata całe musi pozostawać w służbie, aby na wypadek, gdyby został nadkonduktorem, pensya jego dosięgła ostatecznej wysokości 720 do 900 złr. Ale za to otrzymuje godzinówki, t. j. po kilka centów za godzinę, podczas której według turnusu są w służbie. Skutkiem tego naturalnie rwie się on do służby, chce jak najdłużej jechać i w ten sposób podkopuje i rujnuje swe zdrowie.

Do kategoryj najnędzniej sytuowanych należą budnicy. Podczas swego prowizoryum otrzymuje taki człowiek jako zastępca 1 złr. dziennie. Po otrzymaniu definitywnej posady spada jego płaca do 24 złr. (czasami nawet do 18 złr.) miesięcznie, z której jeszcze potrąca się 2 złr. miesięcznie na fundusze, tak, że właściwie ma 22 złr. na miesiąc, z czego utrzymywać musi jeszcze żonę i zwyczajnie liczne dzieci. Nadto jednak otrzymuje on, naturalnie tylko pod warunkiem, że nie był karany, na głównej sztrece kwartalną premię kuryerową w kwocie 5 złr., mającą na celu naprężyć jego zmysły do ostatecznych granic. Po 20-letniej lub 30-letniej służbie otrzymuje najwyższą pensyę, tj. 30 złr. miesięcznie, zawsze jednak pod warunkiem, że nie ciąży na nim żadna poważniejsza kara. Za tę psią zapłatę musi pracować dziennie 16 do 21 godzin, a przytem porządnego dnia odpoczynku nie zazna.

Dyrekcye, co prawda, wskazują na kawałek pola, który się zwykle oddaje budnikowi do rozporządzenia. Jednak po pierwsze, może uprawiać pole to tylko w tych kilku wolnych godzinach, które mu po pracy pozostają, więc chybaby na to musiał resztę sił wyczerpać, a po drugie spodziewać się musi lada chwila tego, że grunt ten zużyty zostanie w jakiejkolwiekbądź formie pod budowę toru kolejowego, lub że on sam zostanie przeniesiony, a wówczas owoce jego trudów pójdą na marne.

Ale system premij rodzi groźne już niebezpieczeństwa dla komunikacyi. Przypatrzmy się maszyniście: pensya jego właściwa wynosi nieraz 360 złr., co wystarcza, by zeń zrobić miłośnika premij. Premie te jego są następujące: premie za oszczędzenie materyału opałowego, kilometrówki za długość drogi, którą przebywa, wynagrodzenie za czas przepędzony w obcych stacyach i t. d. Maszynista będzie się więc starał jechać o ile możności jak najczęściej i jak najwięcej. Skoro już w normalnych warunkach organizm maszynisty jest olbrzymio natężony, to zanadto długa jazda wyradza kompletną bezwładność zmysłów, jak u pijanego. Należy sobie teraz wyobrazić niebezpieczeństwo, na jakie narażony jest pociąg, życie pasażerów i służby, towarzyszącej pociągowi, a przedewszystkiem życie maszynisty i palacza, gdy maszynista nie panuje nad swemi zmysłami. Na kolei Franciszka Józefa zdarzyło się raz wykolejenie pociągu. Maszynista, którego naturalnie zaraz zaaresztowano, podał, że na rozkaz szefa stacyi stał na lokomotywie nadmierną ilość godzin (60?) bez przerwy! Że w takich warunkach maszyniści zasypiają na lokomotywie i że pociąg bez kierownictwa pędzi w świat, w tem niema doprawdy nic dziwnego.

Ale zdarzają się gorsze jeszcze rzeczy. Pogoń za premiami staje się u służby kolejowej ślepą namiętnością, opanowującą myślenie i wolę tak, jak nienasycona żądza zysku prowadzi niektóre indywidua do najszkaradniejszych występków. Bo też pokusy są tu systematyczne Tak n. p. nieraz maszyniści, dążąc do premii

węglowej, wpadają na istotnie szalony pomysł zatykania wentylów. Zwiększają wprawdzie w ten sposób ciśnienie atmosferyczne ponad wysokość, ustawą przepisaną, zyskują jednak przez to potrzebną prężność i bez użycia większych zapasów węgla. Wywołane w ten sposób niebezpieczeństwo pęknięcia kotła zagraża naturalnie w pierwszej linii samemu maszyniście, a następnie setkom pasażerów. Ale przeklęty ten system premij w związku z świadomością maszynisty, że i bez tego pozbawiony jest praw — bo wie bardzo dobrze, że pierwszym kozłem ofiarnym jakiej katastrofy będzie nikt inny tylko on, i to bez względu na to, czy zawinił, czy nie — uczynił go apatycznym wobec niebezpieczeństw, które i bez tego przecież w każdej chwili zagrażają jego życiu i wolności, bo, jak wiadomo, stoi on bezustannie „jedną nogą w grobie, a drugą w kryminale“.

Ale nietylko u maszynistów, lecz i u wyższych urzędników, doprowadzają premie do najbezczelniejszych łajdactw i nieuczciwości. Tak n. p. otrzymuje kierownik warsztatu premie za oszczędności przy naprawianiu zepsutych lokomotyw. Myśl tedy cała jego skierowana jest nie ku zupełnej naprawie lokomotywy, lecz ku osiągnięciu możliwie największych oszczędności. Dochodzi w ten sposób do bardzo ciekawych manipulacyj. Na reparaturę maszyny wyznaczona jest jakaś maksymalna suma, np. 600 złr. Jeżeli więc kilka maszyn potrzebuje naprawy, zdarza się, że kierownik ogrzewalni podciąga wszystkie te reparatury pod jeden numer maszynowy; naprawa odbywa się okropnie niedbale, ale za to przynosi ona ogromne oszczędności, które przyczyniają się do uzyskania premij przez kierownika warsztatu lub ogrzewalni.

Te tedy niedbale naprawiane lokomotywy wchodzą potem w użycie i stanowią naturalnie bezustanne niebezpieczeństwo dla maszynistów, palaczy, podróżnych i personalu. W r. 1895 wydarzyło się koło Prinzersdorfu straszne nieszczęście, wywołane właśnie tą wściekłą żądzą premij i wynikłemi stąd oszczędnościami. Pękł tam kocioł u lokomotywy pociągu ciężarowego i zabił natychmiast maszynistę i palacza. Najokropniejszem w tej sprawie było to, że maszynista ten, nazwiskiem Lakinger, wiedział o tem, że lokomotywa jest nie do użycia. Posyłał on ją kilka razy do naprawy do ogrzewalni, raz ją jednak tylko i to powierzchownie naprawiono, a zresztą odsyłano mu ją zawsze z uwagą, że jest w porządku i że może nią jechać. Werkmistrz Steinkeller jednakże, działający według zleceń kierownika ogrzewalni Siki, rzekł do kotlarza, mającego wziąć się do naprawy kotła: **„Ale nie powiedzże pan nic Lackingerowi, jak kocioł wewnątrz wygląda, bo inaczej nie chciałby więcej jechać tą lokomotywą!“** Maszynista sam przed rozpoczęciem jazdy żegnał się z żoną i dziećmi ze łzami w oczach i powiedział, że wie, iż więcej ich nie zobaczy, bo to będzie jego ostatnia jazda!

Stosunki w kolejowych kasach chorych.

Słyszy się nieraz podobny sąd o kolejarzach: „Nie ma to jak przy kolei, płaca dobra, a przytem regularna, różne dochody, zabezpieczenie na starość, lub w razie kalectwa, pomoc w czasie choroby, doktor i lekarstwa, a to wszystko za darmo“. To są mniemania niewtajemniczonego w stosuki kolejowe ogółu.

Wszystko to byłoby pięknie i dobrze, gdyby w rzeczywistości tak zwane dobrodziejstwa humanitarnych instytucyj kolejowych nie były tylko na papierze, lecz znalazły zastosowanie dla wszystkich kolejarzy w ogóle, którzy płacą wkładki na każdą z tych instytucyj, gdyż z wyjątkiem tylko dygnitarzy kolejowych, inni albo wcale żadnych korzyści nie mają, albo tylko małe, prawie nic nieznaczące.

Do tych wielkich, a tak dobroczynnych instytucyj, należy i kasa chorych, do której wszyscy bez wyjątku zatrudnieni przy kolei (nawet robotnicy, pracujący na przestrzeni) płacą wkładki w stosunku do zapłaty, a które wynoszą 2 procent zarobku. Za te wkładki należy się tak płacącemu, jak jego rodzinie w razie słabości natychmiastowa pomoc lekarska i leki.

Że taka instytucya jest nadzwyczaj potrzebną przy kolei, a nawet mogłaby być wielkiem dobrodziejstwem, to nie ulega wątpliwości. By jednak taką była, powinnaby przedewszystkiem odpowiadać swemu założeniu i swemu celowi. Tymczasem dzieje się wprost przeciwnie, i bardzo często zamiast korzyści, przynosi szkodę interesowanym z powodu, iż lekarze nie przepisują lekarstw, jakich wymaga choroba, lecz takie, jakie im są dozwolone.

Przypuszczamy, że znajdzie się kilku lekarzy sumiennych, którzy nie dbając o łaski i względy dygnitarzy, przepisują lekarstwa, które uważają za stosowne w danej słabości, dając przez to dowód, że zaszczytne stanowisko lekarza w społeczeństwie pojmują dostatecznie, a lekceważąc sobie gromy dyrekcyj, starają się głównie nieść ulgę w cierpieniach złożonemu chorobą kolejarzowi, w którego sercu zawsze znajdzie się miejsce na wdzięczność i uznanie. Przeciwnie, którzy nie postępują drogą obowiązku, mogą być pewni przekleństwa i pogardy.

Niejednemu ciekawem wydawać się będzie i niemożliwem prawie, że rozpisujemy się tu o sprawie znanej i uznanej, iż nie chorobę do lekarstwa, lecz lekarstwo do choroby trzeba stosować. Jednakowoż to, cośmy wyżej powiedzieli, nie przestaje być faktem i możemy to nawet udowodnić. Dla przykładu zaś podajemy jeden z bardzo wielu przypadków, który się wydarzył w okręgu krak. dyrekcyi kolejowej.

Na stacyi Maków pracuje od lat kilku robotnik, który miał żonę i kilkoro dzieci, a pobiera 45 ct. dziennie. W marcu t. r. eksplodowała w mieszkaniu jego lampa, a paląca się nafta oblała kilkoletnie dziecko, które wkrótce całe stanęło w płomieniach. Przytomna dosyć matka, chcąc ratować dziecko, sama uległa temu samemu losowi, a kiedy udało się ogień na obydwóch ofiarach ugasić, okazało się, iż ciała nieszczęśliwych od poparzenia, przedstawiały jedną wielką ranę. Ponieważ lekarza kolejowego w Makowie w dniu tym w domu nie było, biedny mąż i ojciec wezwał lekarza prywatnego, który opatrzywszy poparzonych, zapisał im potrzebne lekarstwa. Troskliwy lekarz i w dniach następnych odwiedzał matkę i dziecko zapisując coraz to nowe lekarstwa, nie ażeby je już ocalić od pewnej śmierci, lecz powodowany uczuciem ludzkiem i szlachetnem, chciał im przynajmniej ulżyć w okropnych męczarniach. Mimo jednak wszystkich starań nie udało się je utrzymać przy życiu.

Ponieważ robotnik ów jest członkiem kasy chorych, brał więc zapisywane lekarstwa w aptece na kredyt, sądząc całkiem słusznie, iż takowe zapłacone będą z funduszów kasy. Lecz niestety, nie nasze rządy tylko dyrekcyjne. Na podanie i na przedłożone rachunki za leki z prośbą do dyrekcyi krak. o zwrot kosztów, otrzymał odpowiedź pismem z dnia 29 kwietnia l. 55.035. I, z którego się dowiedział, iż ponieważ lekarza kolejowego w dniu katastrofy w domu nie było, przysłużało mu prawo wezwać lekarza prywatnego, zaś w dniu następnym powinien był wezwać lekarza kolejowego, ażeby tenże przepisywał lekarstwa, ponieważ tego nie uczynił tylko lekarza kolejowego dra Uhacza o wypadku zawiadomił, zaś dalszą kuracyę prowadził lekarz prywatny, dlatego nie ma prawa żądać zwrotu kosztów, które wynoszą 19 złr., lecz tylko zwraca mu się koszta za pierwszy dzień w kwocie 5 złr. 83 ct., resztę zaś musi pokryć ze swych funduszów.

Czyż fakt taki potrzebuje komentarzy? Czyż wobec tego możecie szanowni dygnitarze odpowiedzieć na nasze zarzuty, iż to nie prawda, ażeby lekarze mieli nakaz, jakie lekarstwa mają przepisywać? Takiej bezczelności się nie spodziewamy. Gdyby lekarz przepisywał takie leki, jakich wymaga choroba, to czyż dr. U. wahałby się przepisać te same, co jego kolega? Widocznie więc, że były za drogie. Lecz dr. U. zanadto widocznie dba o względy dyrekcyi, on zamiast leków, któreby kosztowały 19 złr., zapisałby olejku rycynowego za 10 ct., lub mięty za 5 ct. Taka to jest pomoc lekarska przy kolejach państwowych! Niepohamowana żądza zysku i morderczy system oszczędnościowy i tutaj nawet nie zna granic. Co tam o życie robotników, lub ich rodzin, wszak oni są tylko na to, aby po 16 godzin na dobę za 45 ct. krwawym swym potem wysługiwać się państwu.

Faktów takich możemy podać mnóstwo, dzisiaj poprzestaniemy na tym jednym. Żądania nasze w sprawie reformy kas chorych są znane. W najbliższej przyszłości zaś domagać się będziemy dokładnego sprawozdania z rachunków kasy chorych. Jako członkowie, mamy do tego wszelkie prawa, bo my tam składamy nasz ciężko zapracowany pieniądz.

Batog.

KRONIKA.

Czescy kolejarze rozpoczęli wydawać z d. 15 maja b. r. zawodowe pismo kolejowe, p. t. „Železniční Zřízenec“, ktore wychodzić będzie cztery razy na miesiąc. Wskutek uchwały wiedeńskiego kongresu kolejarzy pojawia się zatem drugi nasz bratni organ. W ten sposób mamy obecnie w Austryi cztery pisma zawodowe dla kolejarzy. „Eisenbahner“ dla Niemców, „Kuryer Kolejowy“ dla Polaków, „Železniční Zřízenec“ dla Czechów i „Delavec“ dla Słoweńców. Praca zatem rozpoczyna się na dobre.

Nowemu koledze czeskiemu zasyłamy serdeczne „Na zdar!“

Towarzystwo kolejowe filantropem! Żaden rozumny kolejarz naturalnie nie uwierzy temu i przeczucie mu powie, że za taką „filantropią“ kryje się co innego. W lutym zmarł w 60-ym roku życia Józef Furstenmühl, który przez 15 lat służył jako „zugsführer“ przy „Towarzystwie kolei państwowej“. Towarzystwo to po 13 latach służby „prowizorycznej“ uczyniło go „definitywnym“ tak, że gdyby podeszły ten człowiek żył jeszcze 10 lat, wdowa po nim miałaby prawo do pensyi. F. jednak nie doczekał się tego, a teraz postanowiło to czcigodne towarzystwo odegrać rolę dobrodzieja wobec biednej, nie mającej prawa do pensyi wdowy i obdarzyło ją wspaniałomyślnie jałmużną jednorazową w kwocie—75 złr., która ma jej wystarczyć do końca życia. W ten sposób zaspokoili akcyonaryusze swe wyrzuty sumienia, sądzą zapewne nawet, że urośli na filantropów i będą już z zupełnym spokojem mogli popijać dalej swego szampana.

Siódmy kongres kolejarzy francuskich odbędzie się w Paryżu w czasie od 4 do 7 czerwca. Najważniejszemi punktami porządku dziennego są: 1) Mobilizacya personalu kolejowego w razie wojny, (omawiane będą projekta, które odejmą zamachowi byłego ministra Trarieux na wolność koalicyi kolejarzy wszelkie pozory słuszności); 2) wstąpienie napowrót do giełdy pracy; 3) propaganda zawodowa; 4) kasy, zabezpieczające na starość; 5) strejk generalny.

W Danii przyjęła Izba posłów bardzo dobrą ustawę kolejową. Taryfa dla osób i przesyłek w niższych klasach została zniżona, a ceny w pierwszej klasie podwyższone. Co do przesyłek za 30 najważniejszych artykułów, potrzebnych do życia i spożycia, to została ich cena zniżona o 25 procent. Najważniejszym jednak punktem nowej ustawy jest postanowienie, że taryfa nie ma być, jak dotychczas, pozostawioną woli towarzystw kolejowych, lecz będzie w drodze ustawowej regulowaną przez parlament. Tak tedy w tym małym kraiku nadano reprezentacyi ludowej prawo wglądania w komunikacyę i zrobiono w ten sposób wielki krok naprzód w stosunku do innych państw.

W czasopiśmie wiedeńskiem „Die Zeit“ znajduje się kilka dowcipnych uwag o ministrze kolejowym Guttenbergu, z których szczególnie zasługuje na powtórzenie następująca: „Żart na stronę, ale p. Guttenberg jest rzeczywiście najlepszym z ministrów kolejowych w Austryi. Dlaczego? Rzecz prosta! Bośmy przed nim nigdy jeszcze nie mieli ministra kolejowego.

Scena z parlamentu austryackiego. Zastępca przewodniczącego dr. Kathrein: Głos ma pan poseł hr. Terlago (po pauzie): Nie ma go w sali, traci zatem głos.

Głos ma pan poseł Karol Maksymilian hr. Zedtwitz (po pauzie): nie jest w Izbie obecny, traci więc głos.

Głos ma pan poseł dr. Steinwender (po pauzie): nie ma go w sali, traci więc głos. (Wesołość).

Działo się to w austryackiej Izbie posłów na posiedzeniu z d. 12 maja 1896. Komentarze zbyteczne.

Odpowiedzi od Redakcyi.

Gryf w Podgórzu. Jakkolwiek nadesłanego artykułu nie umieszczamy, chociby ze względu, że agitacyjne szczegóły zbyt dobrze są znane naszym towarzyszom, to jednak treść jego, jak również pieczęć stow., szczerze nas ucieszyły. Uważamy je jako pewnego rodzaju rzeczywiste przystąpienie do pracy około dobra wspólnej sprawy ko...

Kuppelbiegel w Podgórzu. Na treść nadesłanego nam pisma najzupełniej się godzimy. Nie pora jednak dzisiaj, zdaniem naszem, umieszczać go w naszem piśmie. Prosimy o widzenie się z nami.

Słowik w N. Sączu. List za późno. Skorzystaliśmy z ustnej informacyi. O dalszą pamięć prosimy.

Tow. w N. Sączu. Sprawy łowienia ryb nie poruszamy, gdyż uważamy ją za zbyt drobną. Zarząd wasz wszystkim swoją drogą popełnił niedorzeczność przez ogłoszenie pisma w tej sprawie.

Komunikaty.

Związek zawodowych i zapomogowych stowarzyszeń kolejarzy i pokrewnych zawodów (transport, tramwaj itd.) w Austryi. Wzywa się usilnie wszystkie do Związku należące Zarządy Stowarzyszeń i grup miejscowych o natychmiastowe podanie sekretaryatowi Związku:

1) oficyalnego tytułu (pieczęci), jak również siedziby stowarzyszenia, lub grupy;

2) imienia, nazwiska i mieszkania przewodniczącego;

3) imienia, nazwiska i mieszkania kasyera.

Dalej uprasza się też zarządy, by wszelkie pisma do Związku w sprawach porady prawnej, agitacyi i w kwestyach pieniężnych przesyłali pod adresem sekretaryatu Związku: Wiedeń V/1 Schlossgasse 22, I Stock, Thür 6.

Miesięczne obliczenia przesłane będą natychmiast po podaniu adresów.

Zarząd Związku.

Druk A. Słomskiego w Krakowie Wydawca i odpowiedzialny redaktor: Jan Serkowski.